Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10001**

18. Wahlperiode 18.10.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9784 –

Beitrag des Umweltbonus zur Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Anfang Juli 2016 können Bundesbürger beim Kauf eines förderfähigen Elektro- oder Hybridfahrzeuges den Umweltbonus beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) beantragen. Mit der zugesagten Fördersumme von 1,2 Mrd. Euro will die Bundesregierung den Kauf von mindestens 300 000 Elektrofahrzeugen fördern, um die schnelle Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge in dem Markt zu fördern (siehe www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/). Der Bundesanteil am Umweltbonus beträgt für ein reines Batterieelektrofahrzeug bzw. ein Brennstoffzellenfahrzeug (keine lokale CO_2-Emission) 2 000 Euro und für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (weniger als 50 g CO_2-Emissionen pro km) 1 500 Euro. Die Förderung wird nur dann gewährt, wenn der Automobilhersteller dem Käufer mindestens den gleichen Anteil vom Netto-Listenpreis des Basismodells (BAFA-Listenpreis) als Nachlass gewährt. Medienberichten zufolge kommt dieser Nachlass jedoch kaum beim Käufer an (www.spiegel.de/auto/aktuell/kaufpraemie-fuer-elektroautos-kunden-profitieren-kaum-a-1104283.html). Demnach konnte, wer beispielsweise am Anfang dieses Jahres einen Nissan Leaf kaufte, einen Nachlass von 16,1 Prozent vom Listenpreis des Basismodells erzielen. Ein Kunde, der nach Einführung der Prämie den Kleinwagen erstand, erhielt kaum mehr Rabatt: 16,6 Prozent – eine Differenz von lediglich 155 Euro. Dies zeigt, dass die Lenkungswirkung mit der sog. E-Kaufprämie der Bundesregierung ausbleibt.

Weiterhin wird die Kaufprämie von Käufern bisher kaum nachgefragt (siehe www.tagesschau.de/inland/nachfrage-elektroautos-101.html; www.deutschlandfunk.de/flop-e-kaufpraemie-erst-3-000-foerderantraege-laut-bericht.447.de.html?drn:news_id=651816). Ob die Kaufprämie so zur Erreichung des von der Bundesregierung selbst gesetzten Ziels von einer Million Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 (siehe https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/_node.html) beiträgt, ist mehr als fraglich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Oktober 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der von der BAFA veröffentlichten Zwischenbilanz zum Umweltbonus (www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/publikationen/emob_zwischenbilanz.pdf)?

3. Worauf führt die Bundesregierung die Tatsache zurück, dass gut zwei Monate nach Einführung der Kaufprämie erst rund 3 000 Förderanträge eingereicht wurden, und mit welchen konkreten Maßnahmen will sie für eine bessere Annahme des Programms werben?

Die Fragen 1 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist erst seit 2. Juli 2016 in Kraft. Daher ist es für ein aussagekräftiges Zwischenfazit zu früh.

2. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die komplette zur Verfügung stehende Fördersumme abgerufen sein?

Die Fördersumme ist haushaltstechnisch auf die verschiedenen Jahre der Gültigkeit der Förderrichtlinie verteilt und steht für den gesamten Förderzeitraum zur Verfügung.

4. Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass die Endkundenpreise für Elektrofahrzeuge seit Einführung des Umweltbonus kaum gesunken sind, wenn nein, wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Endkundenpreise entwickelt, und falls ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

5. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen dafür, dass die Endkundenpreise nicht um die beschlossene Fördersumme (doppelte Summe d. Bundesanteils) sinken?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist den Pressemeldungen nachgegangen, wonach Endkundenpreise für durch den Umweltbonus geförderte Elektrofahrzeuge kaum gesunken seien. Die Pressemeldungen waren dem Anschein nach nicht repräsentativ.

Nur beim Direktvertrieb hat der Automobilhersteller die Möglichkeit, seinen Eigenanteil direkt in der Kundenrechnung abzuziehen. Beim Vertriebsmodell hingegen ist eine Einflussnahme des Herstellers auf die Preissetzung beim Automobilhändler wettbewerbsrechtlich untersagt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat von den Automobilherstellern den Nachweis erbeten, dass sich die Nettolistenpreise der Käuferinnen und Käufer um den Eigenanteil der Hersteller reduzieren.

Einzelne Hersteller und Automobilhändler haben zudem in Erwartung der staatlichen Prämie vorab zeitlich befristet umfangreiche eigene Preisnachlässe gewährt (bis zu 5 000 Euro). Im Ergebnis dürfte damit zu rechnen sein, dass sich nach Auslauf dieser Verkaufsmaßnahmen die Verkaufspreise für Elektrofahrzeuge wieder normalisieren.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der Kaufprämie als Instrument, welches den Preis von Elektroautos für Endkunden senken soll, vor dem Hintergrund, dass als Bezugsgröße für die Förderung im Rahmen des Umweltbonus nicht die Endverbraucherpreise des Handels, sondern der Netto-Listenpreis der Hersteller angenommen wurde?

7. Hält ein Hersteller nach Auffassung der Bundesregierung seine Zusagen im Rahmen des Umweltbonus ein, wenn die 2 000 Euro Bundeszuschuss auf vorherige Preisnachlässe für Elektrofahrzeuge angerechnet werden und somit der Endverbraucherpreis nur marginal (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/kaufpraemie-fuer-elektroautos-kunden-profitieren-kaum-a-1104283.html) sinkt (bitte begründen)?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Der Autohersteller hält seine Zusage im Rahmen des Umweltbonus ein, sofern er seinen Anteil am Nettolistenpreis abzieht, da er i. d. R. keinen direkten Einfluss auf die Händlerpreise hat und Händler frei in der Preisgestaltung sind.

Die Förderrichtlinie zielt darauf, die Automobilhersteller an der Finanzierung eines Umweltbonus zu beteiligen, wofür der Anknüpfungspunkt des Netto-Listenpreises des Herstellers erforderlich ist.

Zur Sicherung des Eigenbeitrags der Automobilindustrie wird der Bundesanteil am Umweltbonus nur gezahlt, wenn der Netto-Kaufpreis (exklusive Mehrwertsteuer) des Basismodells für den Endkunden um mindestens 2 000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge bzw. um mindestens 1 500 Euro für Plug-In-Hybride (gemäß der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016) unterhalb des dem BAFA vorliegenden Netto-Listenpreises des Basismodells liegt.

8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Ziel bei der Einführung der Kaufprämie war, den Absatz von Elektrofahrzeugen durch niedrigere Anschaffungspreise für Kunden zu fördern?

   Wenn nein, welches Ziel wurde mit der Maßnahme verfolgt?

Die Automobilindustrie befindet sich ebenso wie das Automobil in einem deutlichen Strukturwandel, deren Auslöser die Digitalisierung, die Automatisierung und neue Antriebstechnologien, auch als Antwort auf die Regulierung von Schadstoff- und CO_2-Emissionen, sind. Damit aus diesem technologischen und regulatorischen Wandel eine umweltfreundliche Mobilität resultiert, müssen flankierende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden, zu denen der Umweltbonus zählt.

Der Umweltbonus wird gewährt, um einen Teil des nach wie vor bestehenden Preisnachteils der Elektrofahrzeuge gegenüber den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auszugleichen.

9. Welche Hauptursachen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung für die bisherige Zurückhaltung der Kunden beim Kauf von Elektrofahrzeugen?

13. Welche weiteren Maßnahmen wird die Bundesregierung nun weiterhin ergreifen, um Elektrofahrzeuge für Käufer attraktiv zu machen und ihr Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 auf deutschen Straßen noch zu erreichen, oder hat sie sich mittlerweile von diesem Ziel verabschiedet?

Die Fragen 9 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist erst seit 2. Juli 2016 in Kraft. Daher ist es für ein aussagekräftiges Zwischenfazit zu früh. Zudem sind die Maßnahmen auf eine Förderung über mehrere Jahre angelegt. Elektrofahrzeuge weisen aber derzeit noch einen signifikanten Nachteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen auf, der nur zum Teil durch die Kaufprämie ausgeglichen wird. Diese Nachteile sind: die eingeschränkte Verfügbarkeit nachgefragter elektrischer PKW-Modelle deren hohen Preise sowie die aktuell noch geringere Reichweite in Verbindung mit einer noch nicht ausreichend vorhandenen Ladeinfrastruktur. Kaufprämie und Ausbau der Ladeinfrastruktur müssen im Zusammenhang gesehen werden. Mit dem zunehmenden Ausbau wird auch die Kaufprämie mehr Wirkung entfalten.

Die von der Bundesregierung aktuell beschlossenen Maßnahmen setzen genau dort an. Mit Kaufzuschüssen, dem Programm zum Aufbau der Ladeinfrastruktur, mit steuerlichen Anreizen und der Ankurbelung der Nachfrage durch ein Beschaffungsprogramm.

Auch nach Auffassung der Nationalen Plattform Elektromobilität befinden sich die Bundesregierung und die Industrie bei ihrem gemeinsamen Ziel, umweltschonende Elektrofahrzeuge auf den Markt zu bringen, im Plan. An dem gemeinsamen Ziel von 1 Million Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 wird festgehalten.

10. Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass bis 2017 „im Schnitt alle 30 km“ eine E-Ladesäule entlang deutscher Autobahnen zur Verfügung stehen wird, und falls nein, bis wann soll diese Infrastruktur vorhanden sein (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html)?

11. Wird die Bundesregierung das von ihr selbst formulierte Ziel (siehe Bundestagsdrucksache 18/7867) erreichen und bis zum Ende dieser Legislaturperiode möglichst alle bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen (rund 430) mit Schnelladesäulen ausgestattet haben, und falls nein, warum nicht?

12. In welcher Höhe wurden in dieser Legislaturperiode Haushaltsmittel für die Förderung/Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur abgerufen?

Die Fragen 10 bis 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung strebt weiterhin die zügige Ausstattung aller bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen mit Schnellladesäulen möglichst bis Ende 2017 an. Dafür werden ausreichende Haushaltsmittel in dieser Legislaturperiode zur Verfügung gestellt. Hinzu kommen die Investitionen der privaten Konzessionäre in den Aufbau der Schnellladeinfrastruktur auf den Rastanlagen.

14. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung auf eine feste verpflichtende Absatzquote für Elektrofahrzeuge verzichtet, wie sie ursprünglich seitens der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks öffentlich gefordert wurde (vgl. „Neun-Punkte-Programm für bessere Luft in Städten und Ballungsräumen“ vom 14. Oktober 2015)?

Die Bundesregierung hat sich statt auf eine Quote auf eine Förderung der Elektromobilität durch eine von Bund und Automobilindustrie hälftig finanzierte Kaufprämie geeinigt. Das ist ein bedeutender Schritt zur Unterstützung des Markthochlaufs der Elektromobilität.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines sog. Umweltbonus für Elektroautos bei gleichzeitigem Beibehalten etwa der Subventionen für Dieselkraftstoff?

Der Umweltbonus dient dazu, die bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen aktuell noch bestehenden finanziellen Hürden für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren. Die Bundesregierung sieht hier keinen Zusammenhang zur Kraftstoffbesteuerung von Diesel.

16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Forderung großer deutscher Automobilkonzerne nach einer Kaufförderung für Elektrofahrzeuge vor dem Hintergrund ihrer Unternehmensgewinne und staatlicher Forschungsgelder an die Automobilwirtschaft von mehr als 1,5 Mrd. Euro in den letzten sechs Jahren?

Die Bewältigung des Strukturwandels hin zu einer immer emissionsärmeren Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Hierbei werden die vom Bund oder von der Europäischen Union gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen flankiert durch politische Maßnahmen, die auch in vielen anderen europäischen Mitgliedsländern und in wichtigen dritten Wettbewerberländern ergriffen werden. So dient der Umweltbonus dazu, die bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen aktuell noch bestehenden finanziellen Hürden für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren. Im Übrigen wird auf das Förderziel in der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016 verwiesen.

17. Will die Bundesregierung Umweltboni für mehr Elektromobilität allein auf den Pkw-Markt beschränken, und wenn ja, warum?

Neben Personenkraftwagen (M1) werden Nutzfahrzeuge (N1 und N2 bis Führerscheinklasse B) durch einen staatlichen Zuschuss ebenfalls gefördert.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den verkehrlichen und klimapolitischen Potenzialen von elektrisch unterstützen Fahrrädern und Lastenfahrrädern?

Elektrisch unterstützte Fahrräder und Lastenfahrräder besitzen aus Sicht der Bundesregierung große Potenziale besonders bei der Entlastung der Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. Diese Einschätzung wird durch Ergebnisse verschiedener Projekte (z. B. „EBike-Pendeln“, „Ich ersetze ein Auto“), die teilweise durch die Bundesregierung gefördert wurden und mit denen unter anderem eine verringerte Nutzung von Kraftfahrzeugen erreicht wurde, gestützt. Für Pedelecs werden die Umweltwirkungen konkret in einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes zusammenfassend dargestellt (www.umweltbundesamt.de/publikationen/e-rad-macht-mobil).

19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Potenzialstudie des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (vgl. www.dlr.de/vf/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf), die folgende Handlungsempfehlung des Bundes enthält: „Eine Direktförderung als Investitionszuschuss für (elektrische) Lastenräder oder gewerblich genutzte Fahrräder gibt es derzeit auf Bundesebene nicht. Dieses Förderinstrument sollte aber grundsätzlich in Betracht gezogen werden, da die derzeit noch hohen Anschaffungskosten für professionell nutzbare Lastenräder eine Marktzugangsbarriere insbesondere für Klein- und Kleinstunternehmen darstellt“?

Die Bundesregierung begrüßt den Einsatz von (elektrisch unterstützten) Fahrrädern (u. a. Lastenräder) im Wirtschafts- und Alltagsverkehr. Die Fortentwicklung der entsprechenden Technologien sowie die Schaffung geeigneter infrastruktureller Rahmenbedingungen werden im Rahmen der laufenden Förderprogramme der Bundesregierung zur Elektromobilität, zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und der Nationalen Klimaschutzinitiative unterstützt. Gerade der Markt für Elektrofahrräder zeigt eine besonders große Dynamik. Förderpolitischer Handlungsbedarf besteht derzeit nicht.

20. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Potenzialstudie des DLR die Einführung eines Investitionszuschusses bzw. einer Kaufprämie für E-Lastenräder?

    Wenn ja, ab wann soll die Kaufprämie abrufbar sein?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung achtet darauf, dass Fördermittel so effizient wie möglich eingesetzt werden. Ebenso werden Marktentwicklung und Einsatzmöglichkeiten beobachtet. Eine direkte Förderung von Lastenrädern bzw. Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb wird derzeit nicht für erforderlich erachtet.

21. Inwiefern hält es die Bundesregierung für sozial gerecht, Käufer eines Elektroautos durch eine staatlich finanzierte Kaufprämie zu unterstützen, während Käufer eines elektrisch unterstützen Fahrrads bzw. Lastenfahrrads keine finanzielle Förderung erhalten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333